

Kollektivtransport i nordiske byer - Markedspotensial og utfordringer framover

*Av Bård Norheim, forsker/samfunnsøkonom
Urbanet Analyse*

Bakgrunn og problemstillinger

Kollektivtransporten i Norden har mye å lære fra andre land. Det gjelder både utviklingen av tilbudet og rammebetingelser for å lykkes med en langsiktig strategi. Mange byer, ikke minst i Europa, har derfor vært en viktig inspirasjonskilde for mange av de tiltakene som er gjennomført i Norden.

Samtidig er forholdene forskjellige. En strategi som har vært vellykket i et byområde kan være "feil medisin" for andre områder. Det gjelder særlig bystruktur, rammebetingelser for biltrafikken og ulike finansieringsordninger som gjør at en må være forsiktig med å kopiere erfaringer fra andre byer. I tillegg kan ytre rammebetingelser og lokale beslutninger ha minst like stor innvirkning på kollektivtransportens utvikling som det kollektivselskapene selv kan påvirke.

I denne rapporten har vi foretatt en komparativ analyse av kollektivtransporten i de største nordiske byområdene, sammenliknet med en del europeiske byer, for å kunne analysere kollektivtransportens markedspotensial og utviklingstrekk framover. Spørsmålet er hvor stor kollektivandel det er rimelig å forvente, gitt de rammebetingelsene kollektivtransporten jobber innenfor, og hvordan har disse rammebetingelsene endret seg de seneste årene?

Rapporten er laget på oppdrag fra Oslo Sporveier og ble presentert på Nordisk Lokaltrafikk møte i Åbo i juni 2006. Grunnlaget for analysene er UITP's "Millennium Cities Database" (MCD) som er samlet inn i med data fra 1995 og 2001. De nordiske byene som er med i databasen er Helsingfors, Stockholm, København og Oslo/Akershus.

Sammenliknbare tall

Det er i hovedsak to forhold som gjør det vanskelig å sammenlikne tall fra ulike europeiske byer når det gjelder transportmarkedet:

1. Det er store variasjoner i kjøpekraft og kostnadsnivå som gjør at priser i ett land ikke kan sammenliknes med andre land uten å foreta en korrigering. En korrigering i form av valutakurser blir ikke tilstrekkelig i denne sammenheng. Det vi ønsker å få svar på er om det *for befolkningen* i et byområde er relativt sett dyrt eller billig å reise kollektivt, kjøre bil, parkere mv, og da må vi ta utgangspunkt i det generelle kostnadsnivået i hvert enkelt land.
2. Det er store forskjellene i antall innbyggere, befolkningstetthet og dermed trafikkgrunnlag for kollektivtransporten i de ulike byene. Dermed vil antall avganger, og kollektivandel i stor grad være avhengig av om vi ser på store eller små byer. Det er vanskelig å finne et perfekt mål som tar hensyn til dette men et alternativ vil være uansett være å relatere nøkkeltallene til antall innbygger.

Verdensmetropoler og grisgrendte strøk

Det er grunn til å understreke at byområdene i disse undersøkelsene i stor grad er hele byregionen. For Stockholm og København er dette hhv hele Stockholm län og Københavnsregionen. Dette er svært store byområder i utstrekning, og Stockholm er faktisk det tredje største byområdet i utvalget, hvis vi ser på areal. Det er bare London og Paris som er større i utstrekning. Men disse byene har hhv 7 og 11 mill innbyggere, mens Stockholm har 1,8 mill innbyggere. København er også blant de største byområdene i undersøkelsen, med bare 5 byer som er større.

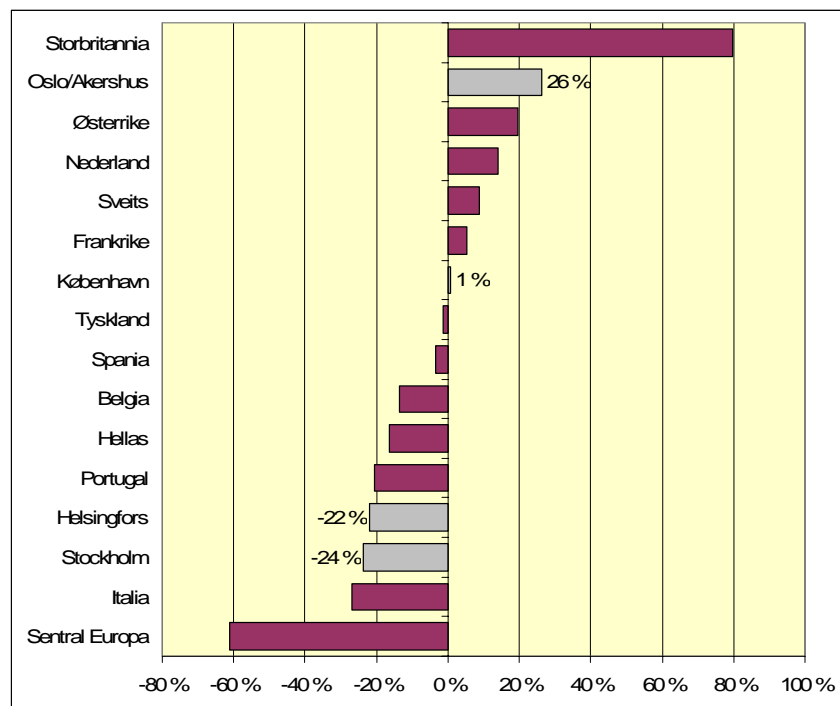
Selv om det er relativt mange innbyggere også i København, med ca 1,8 mill innbyggere, er disse to byene de mest spredtbygde i dette utvalget, i tillegg til Oslo/Akershus. I snitt har disse byene omtrent halvparten av befolkningstettheten som snittet av de europeiske byene. Det betyr også at de ulike by-områdene, og ikke minst de nordiske byene, både inneholder sentrumsområder med typisk bytransport og regioner i utkantsområdene som kjennetegnes av kollektivtransport for typisk gravgrendte strøk.

”Kollektivtransporten er alltid billig i Hellas”

Etter hvert som stadig flere er ute og reiser på ferie eller i jobbsammenheng vil de oppdage at det er billigere å reise kollektivt i svært mange land, sammenliknet med de nordiske byene. Det gjelder i første rekke i sør og øst, men også byer i sentral-europa har lave priser på kollektivtransporten. Men de fleste andre prisene er også lave, i tillegg til at lønnsnivået er lavere. Det eneste vi dermed får svar på er at det er billig for folk fra Norden å feriere/reise i disse byene

I figur 1 har vi laget en oversikt over de relative takstnivåene for de landene som er med i undersøkelsen. Når vi splitter opp utvalget på land er det interessant å legge merke til at takstene i Storbritannia og Irland er markant høyere enn i noe annet land i utvalget. Her er takstene 80 prosent høyere enn snittet i Europa. Dette viser tydelig at deregulering med markedstilpassede kollektivtakster vil ligge betydelig høyere enn det generelle takstnivået i dag.

Det er også interessant å legge merke til at Helsingfors og Stockholm har blant de laveste takstene i Europa, omtrent på nivå med Italia men en del lavere enn sentral-Europa. Samtidig har land som Østerrike, Sveits og Nederland takster som ligger over snittet i Europa. Dette har i første rekke sammenheng med at de foretar flere korte reiser i disse landene. Noe kan skyldes at det er litt mindre byregioner, men det kan også skyldes at en høy frekvens på kollektivtilbudet og en stor andel sesongkort vil stimulere folk til å reise kollektivt også på korte strekninger. Hvis vi ser på pris per reise ligger alle disse landene under snittet i Europa med mellom 3 og 17 prosent lavere enn snittet.



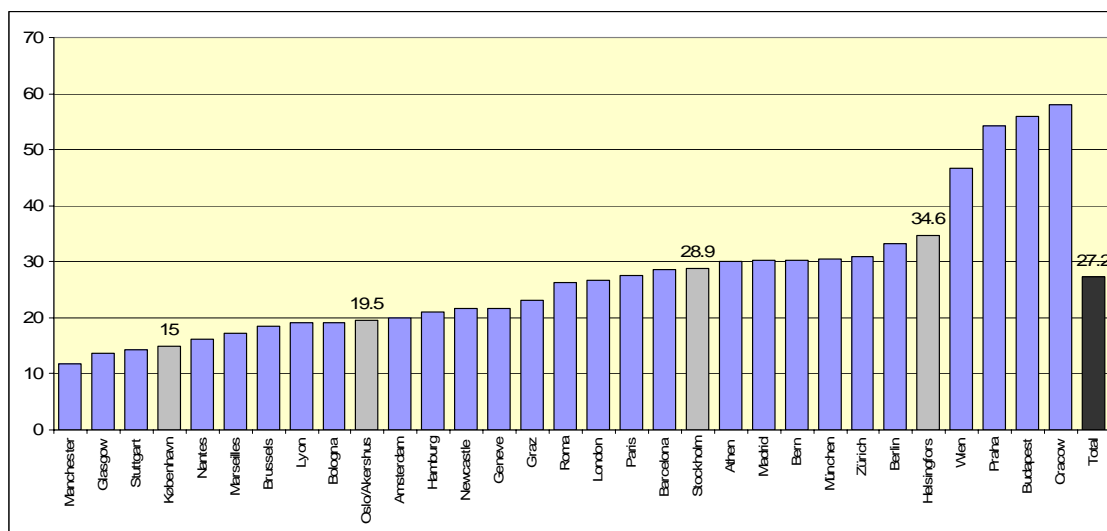
Figur 1: Relativt takstnivå for de ulike landene som er med i denne undersøkelsen Prosent avvik fra snittet i Europa 2001-tall N=44 byer

Kollektivtransportens markedsandeler

I snitt var kollektivandelen i disse europeiske byene på 27 prosent i 2001 (figur 2). Det er byer fra sentral-Europa som hadde den klart høyeste kollektivandelen med over 50 prosent. I Krakow, Budapest og Praha ble dermed flertallet av turene foretatt kollektivt. Den vesteuropeiske byen som hadde den høyeste kollektivandel var Wien med ca 45 prosent kollektivandel, mens Helsingfors også lå høyt med rundt 35 prosent.

I den andre enden av skalaen finne vi Manchester og Glasgow med drøyt 10 prosent kollektivandel, men også København med 15 prosent kollektivandel lå lavt i dette utvalget. Osloregionen lå også på den nedre halvdel av utvalget med ca 20 prosent kollektivandel. Det betyr at hver femte reise ble foretatt kollektivt i Oslo/Akershus i 2001.

Det er interessant å legge merke til at flere byer som tradisjonelt sett er ansett som sentrale "kollektivbyer" har en relativt lav kollektivandel når vi ser på hele byregionen. Det gjelder f.eks. Lyon, som har samme kollektivandel som Oslo/Akershus og Roma, Paris, London og Barcelona som alle ligger unndr kollektivandelen i Stockholmsregionen. Helsingfors ligger også klart høyere enn München, Zürich og Berlin, men disse forskjellene skyldes i første rekke at Helsingfors-dataene i større grad er konsentrert om bykommunene og ikke hele regionen.



Figur 2: Kollektivandel for et utvalg av byer som er med i UITP-databasen 2001-tall Prosent andel av mekaniserte reiser

Den viktigste grunnen til at København har en relativt lav kollektivandel er den omfattende sykkelbruken i regionen. Hver fjerde reise som foretas i Københavnsregionen er med sykkel, og det er bare Amsterdam som ligger høyere med ca hver tredje reise foretatt med sykkel. Her er forskjellene mellom ulike deler av Europa svært markante. Mens det omtrent ikke benyttes sykkel på lokale reiser i de sørlige eller østlige deler av Europa er det en svært viktig transportform i Nederland, Danmark, Tyskland og Østerrike. De nordiske byene, unntatt København, ligger omtrent på nivå med snittet i Europa.

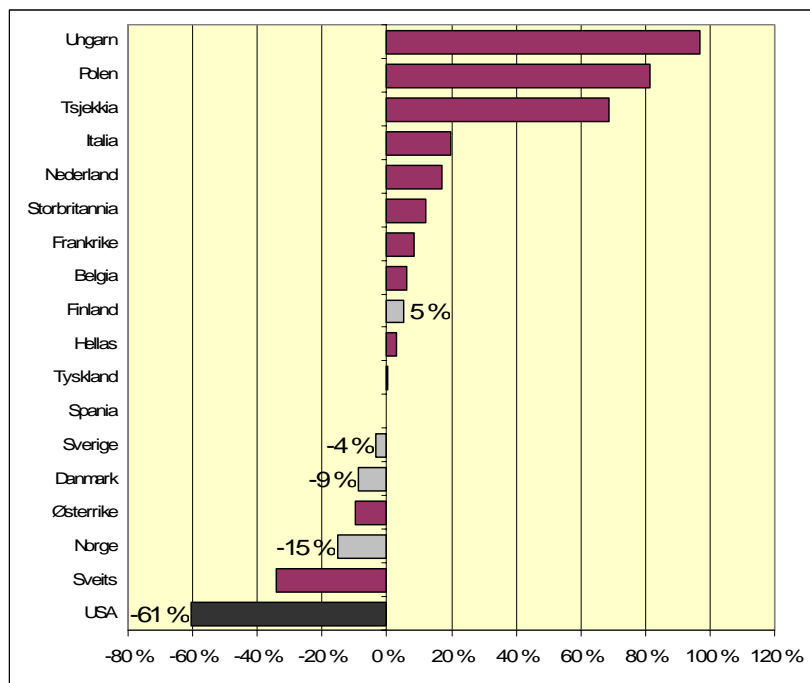
Det er viktig å understreke at mange av de byene som har satset offensivt på utvikling av kollektivtransporten de siste årene, har gjort dette for å åpne bysentrum for myke trafikanter. Dette gjelder for eksempel Freiburg, Strasbourg og Haag. Suksessen ved denne satsingen er i større grad

blitt målt ved økende andel gående og syklende enn ved økt kollektivandel. For å kunne lære av satsingen i mange av disse byene er det derfor viktig å se på kombinasjonen av virkemidler.

Bensinen er relativt sett ”billig” i Norge

Vi har også sett nærmere på bensinprisene i ulike land. Dette er ikke en del av UITP-databasen og det tar ikke hensyn til andre kostnader ved å kjøre bil i disse byene. Men det gir en veldig interessant sammenlikning av den viktigste kostnaden ved bilkjøring (figur 3). Denne oversikten viser at det er Sveits som har de relativt sett laveste bensinprisene i Europa, ca 30 prosent lavere enn snittet¹. Norge har også relativt sett lave bensinpriser, med 15 prosent under snittet, mens Sverige og Danmark har hhv 4 og 9 prosent lavere bensinpriser. Det er bare Finland som har noe høyere bensinpriser enn snittet i Europa.

Det betyr at det er liten grunn til å klage på bensinprisene i Norge sammenliknet med øvrig kostnadsnivå og snittet i Europa. De som har grunn til å klage må i tilfelle være innbyggerne i sentral-Europa hvor prisnivået ligger rundt 80 prosent over snittet i Europa. Mens der hvor protestene er størst mot høye bensinpriser er USA, hvor prisene er ca 60 prosent lavere enn Europa. Men de bruker bilen mye mer. Totalkostnadene for en husholdning vil dermed kanskje være like høy eller høyere.



Figur 3: Relative bensinpriser i ulike deler av Europa 95 oktan blyfri bensin korrigert for kjøpekraftsindekser 2001-tall

Kilde theAA 2006

Bilkostnadene er klart dyrest i Øst-Europa

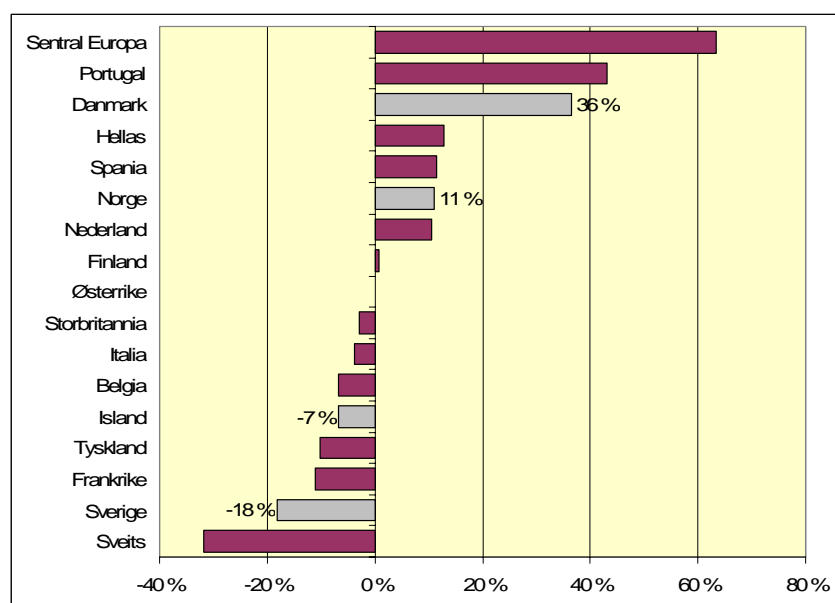
Danmark har Europas høyeste priser på nye biler. I 2004 lå bilprisene i Danmark nesten 90 prosent høyere enn snittet i Europa. Norge lå på ”andre plass på den lista med ca 50 prosent høyere bilpriser. Korrigert for kjøpekraft i hvert av landene endrer dette bildet seg noe (figur 4). Det er fremdeles relativt kostbart for danskene å skaffe seg bil, med et relativt prisnivå som ligger 36 prosent over

¹ Disse forskjellene skyldes delvis at bensin er en typisk importvare og forskjellene reflekterer dermed forskjeller i kostnadsnivå, men det skyldes også forskjeller i avgiftsnivå.

snittet i Europa. Men for både portugisere og folk i sentral-Europa er det relativt sett dyrere å skaffe seg bil. I disse landene ligger den relative bilprisen fra 40 til 60 prosent høyere enn snittet i Europa.

Norge har en relativ bilpris som ligger 11 prosent over snittet i Europa og omtrent på nivå med Hellas, Spania og Nederland. Det betyr at Norge ligger på den øvre halvdel av de relative bilprisene i Europa, men langt fra toppen.

I den andre enden av skalaen ligger Sverige og Sveits med hhv 18 og 32 prosent lavere relative bilpriser. Det er interessant å legge merke til at flere av de landene som tradisjonelt har satset mye på kollektivtransporten, som for eksempel Sveits, Sverige, Frankrike og Tyskland også har de laveste prisene på bil. En fellesnevner for mange av disse landene er at de er bilprodusenter og dermed vil ha en motstand mot å legge høye avgifter på nybilsalget. Men dette gjelder ikke for Sveits, som også hadde relativt sett de laveste bensinprisene. Det betyr at mange av de landene som satser mye på kollektivtransport også har relativt gunstige rammebetingelser for bilbruk.



Figur 4: Relative bilpriser i ulike deler av Europa, korrigert for kjøpekraftsindekser Prosent avvik fra snittet i Europa 2004 Kilde: Eurostat 2006

Drivkrefter bak transportutviklingen

Et av hovedformålene med dette prosjektet har vært å analysere hvilke forskjeller mellom byområdene som kan bidra til å forklare de variasjonene i bruk av bil og kollektivtransport. I denne analysen har vi skilt mellom

1. *Økonomiske rammebetingelser* er i denne sammenheng priser og inntektsutvikling som i liten grad kan påvirkes lokalt. Det vil både gjelde bensinpriser, bilpriser og økonomisk vekst/inntektsnivå.
2. *Bystruktur* er i første rekke folketall, befolkningstetthet og lokalisering av arbeidsplasser, og som det tar lang tid å endre.
3. *Rammebetingelser for bilbruk* vil i tillegg til de økonomiske rammebetingelsene over inkludere parkeringsforhold og lokale avgifter på bilkjøring.
4. *Kvaliteten på kollektivtilbudet* er i denne overordnede analysen primært takster og rutetilbud, som i all hovedsak fastsettes lokalt.

Dette er faktorer som i stigende grad kan bli påvirket av lokale myndigheter, og som også kan bidra til å belyse hvilke drivkrefter som kan ligge bak transportutviklingen. De vil også i varierende grad ha effekter på kort og lang sikt. Det gjelder både endringer i bystruktur og faktorer som kan påvirke bilholdet på lang sikt.

Økonomisk vekst gir flere kollektivreiser

Disse analysene viser f.eks. at både inntektsnivå og bilpriser vil påvirke bilholdet i stor grad. 10 prosent økt inntekt i befolkningen vil gi ca 3 prosent flere biler og 10 prosent høyere priser på bil vil redusere bilholdet med 2 prosent. Det siste er vel og merke en langtidseffekt når vi ser på nivået for bilprisene i et land. Endringer i nybilprisene og salget vil først gi utslag på biltettheten på veldig lang sikt.

Disse analysene viser også at parkeringsdekningen i sentrum vil påvirke bilholdet, men ikke i samme grad. 10 prosent økt parkeringsdekning vil øke bilholdet med 0,6 prosent. Samtidig ser vi at det er en trend i retning av økt bilhold i disse byene. I perioden 1995 til 2001 har denne trenden gitt 7 prosent flere biler.

Samtidig viser disse analysene at bilhold ikke vil påvirke antall kollektivreiser i nevneverdig grad, mens 10 prosent flere biler vil gi 5 prosent flere bilturer. Bilene kjøpes for å brukes men siden det i stor grad er bil nummer to er utnyttelsen lavere enn resten av vognparken. Og på de sentrumsrettede reisene, hvor kollektivtransportene er mest konkurransedyktig, vil det i liten grad påvirke bruken.

Samtidig vil økt økonomisk vekst føre til flere reiser, både kollektivt til bysentrum og med bil til randsonen i byområdene. Effekten er sterkest i forhold til bilbruk slik at kollektivandelen vil gå ned selv om antall kollektivreiser går opp.

Disse analysene viser at effekten av de økonomiske drivkreftene er langt mer nyansert når vi ser på større byområder enn det som er tilfelle for landet som helhet. Og innenfor et byområde må det skilles mellom hvor i regionen transportveksten forventes å komme når konsekvensene for kollektivtransporten skal belyses.

Fortetting i byområdene øker kollektivbruken

De europeiske byene i denne undersøkelsen har jevnt over en mer kompakt bystruktur og høyere folketall enn Oslo. Dette vil isolert sett gi flere kollektivreiser og færre bilturer. Hvor veksten i bolig og arbeidsplasser kommer framover vil i stor grad påvirke folks bruk av bil og kollektivtransport.

Hvis veksten kommer som fortetting, vil f.eks. en 10 prosent mer tettbygd bystruktur isolert sett gi nesten 4 prosent flere kollektivreiser per innbygger og 2 prosent færre bilturer pr innbygger. Den totale veksten i kollektivtransporten blir da ca 14 prosent.

Hvis veksten kommer i randsonen av byområdet, slik at byene er utover, vil det redusere bruken av kollektivtransport selv om utslagene ikke er så store. Det samme gjelder hvis arbeidsplassene lokaliseres i ytterkanten av byområder. Jo større andel av arbeidsplassene som er lokalisert i sentrum jo større markedspotensial har kollektivtransporten.

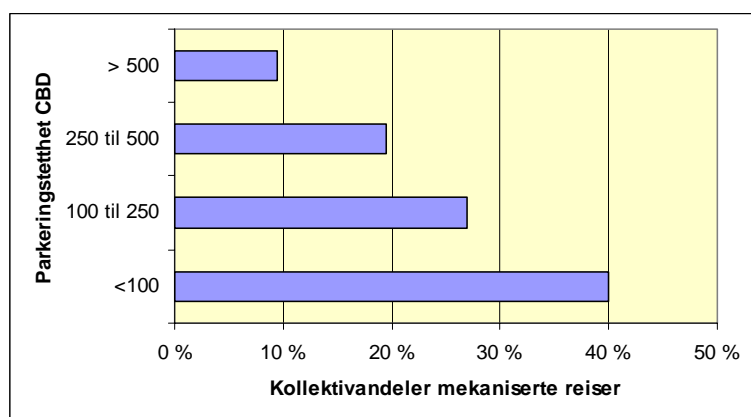
Økte bensinpriser gir flere kollektivreiser

Bensinprisen har økt kraftig de seneste årene og det er store variasjoner i hvor mye det koster mellom de ulike byene. Denne analysen viser at bensinprisen, og kostnadene for bruk av bil, i stor grad vil påvirke bruken av både bil og kollektivtransport. 10 prosent økte kostnader for bilbruk vil gi 2,2 prosent flere kollektivreiser og 1,8 prosent færre bilturer.

Samtidig vil økte oljepriser gi økte kostnader for kollektivtransporten som kan dempe denne effekten. Ulike former for vegprising eller avgifter på bilbruk vil derfor gi en mer rendyrket effekt på kollektivtransporten enn økte bensinpriser.

Flere parkeringsplasser i sentrum reduserer kollektivbruken

Tilgang til parkering på arbeidsplassen er en av de viktigste faktorene som kan forklare bruken av bil og kollektivtransport (figur 5). Hvis parkeringsdekningen i sentrum er under 10 prosent er kollektivandelen av mekaniserte reiser hele 40 prosent, mens den faller til under 10 prosent hvis det er parkeringsdekningen er over 50 prosent. I denne internasjonale sammenlikningen viser det seg at Oslo er en av de byene med lavest parkeringsdekning i sentrum, målt ved antall parkeringsplasser pr arbeidsplass. Oslo har under 10 prosent parkeringsdekning mens snittet i utvalget ligger på ca 23 prosent.



Figur 5: Sammenhengen mellom parkeringsdekning i sentrum (CBD) og kollektivandel 2001-tall

Den isolerte effekten av økt parkeringsdekning viser at 10 prosent flere plasser vil gi ca 2,3 prosent færre kollektivreiser og 0,9 prosent flere bilturer. Grunnen til at utslagene ikke er større er at en stor del av turene foretas utenfor sentrum og derfor ikke vil bli påvirket av denne parkeringsdekningen.

Bedre kollektivtransport gir færre bilturer

De byene som er med i denne undersøkelsen har jevnt over en høyere tilskuddsandel og høyere trafikkgrunnlag. Det er derfor lettere å kunne tilby trafikantene et bedre tilbud. Disse analysene viser at et bedre kollektivtilbud både vil gi flere kollektivtrafikanter og redusert biltrafikk:

- 10 prosent reduserte takster vil gi 3,1 prosent flere kollektivreiser og 2,3 prosent færre bilturer.
- 10 prosent økt frekvens vil gi 4,1 prosent flere kollektivreiser og 1,1 prosent færre bilturer per person.

Effekten på biltrafikken er relativt høy og skyldes i hovedsak at konkurranseflatene mellom bil og kollektivtransport er relativt store i disse byene. Det viser samtidig at et godt utbygd kollektivtilbud kan få bilister til å skifte over til kollektivtransport i relativt stort omfang.

Markedspotensialet for antall kollektivreiser i Oslo

Disse analysene kan brukes til å synliggjøre hvor mye rammebetingelsene i Oslo betyr for bruken av bil og kollektivtransport. Vi har benyttet data fra 2005 i Oslo og sammenliknet med gjennomsnittet i denne databasen (tabell 1). Denne tabellen viser at takstnivået for Oslo Sporveier i 2005 var ca 60 prosent høyere enn snittet i Europa, mens ruteproduksjonen (vkm/innbygger) bare var marginalt lavere. De største avvikene var for øvrig inntektsnivået som lå 30 prosent høyere, parkeringsdekningen i sentrum som lå 60 prosent lavere og andelen jobber i sentrum som lå ca 30 prosent lavere i tillegg til innbyggertallet selvfølgelig. Det er også noe lavere bil/mc tetthet enn snittet for de europeiske byene.

Tabell 1: Kjennetegn ved transporttilbudet i Oslo og beregnet avvik fra de europeiske byene (2001-utvalget)

Faktor	2005	Avvik fra snitt Europa 2001
Takst pr km	1.6	64 %
Vkm/innbygger	75	-4 %
Bosatte og arbeidsplasser per hektar	69	-3 %
Innbyggere (1000)	530	-72 %
Bilkostnader kr per km	4.3	-4 %
Inntekter per innbygger (1000)	362	31 %
Parkerings tetthet (pr 1000 arbeidsplasser)	88	-61 %
Andel jobber i sentrum	14	-29 %
Bil/Mc tetthet (pr 1000 innbyggere)	411	-13 %

Med utgangspunkt i disse avvikene har vi beregnet hvor mye det vil ha å si for bruken av kollektivtransport i Oslo (tabell 2). I følge disse analysene ville bruken av kollektivtransport i Oslo økt med over 20 prosent hvis takster og ruteproduksjon var på nivå med snittet av de andre byene i denne undersøkelsen. Det er særlig takstnivået, hvor Oslo ligger ca 60 prosent høyere enn de europeiske byene, som påvirker denne effekten.

På den annen side er rammebetingelsene for bilbruk mer restriktive i Oslo, og da særlig i forhold til parkeringsdekning i sentrum som er 60 prosent lavere enn byene i Europa. Disse forholdene bidrar til dempe forskjellene i forhold til de europeiske byene. Totalt sett ville en endring i parkeringsdekning og øvrige rammebetingelser for bilbruk på nivå med de europeiske byene bidratt til å redusere bruken av kollektivtransport med 7 prosent i Oslo.

Når det gjelder egenskapene ved bystrukturen er det i sum bare marginale forskjeller mellom Oslo og byene i Europa.

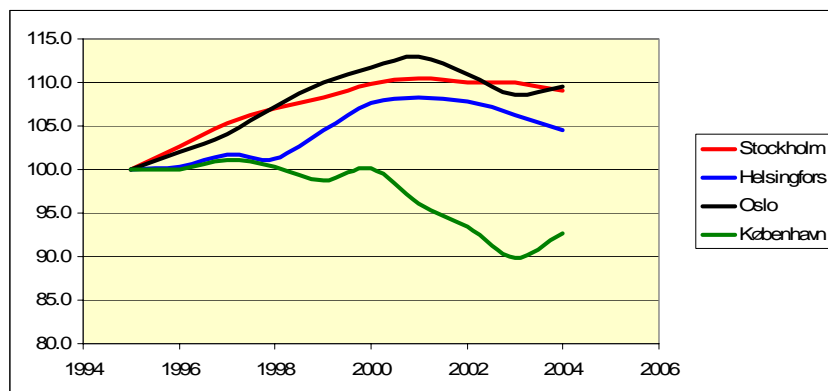
Samlet sett viser denne oppsummeringen at kollektivtransporten i Oslo kunne hatt nesten 14 prosent flere passasjerer hvis rammebetingelsene var på nivå med snittet av de andre byene. Dette ville tilsvare en økning fra 310 kollektivreiser per innbygger per år til 360 turer per år.

Tabell 2: Beregnet endring i reiser med kollektivtransport gitt samme kollektivtilbud og bystruktur som i Europa

Endret antall kollektivreiser	
Kollektivtilbud	21.5 %
Bystruktur	-0.6 %
Rammebetingelser for bil	-7.0 %
Sum	13.8 %
Estimert reisefrekvens	360

Utvikling i antall reiser etter 2001

Det er nå 5 år siden de siste dataene ble samlet inn. Vi har derfor også sett på utviklingen for kollektivtransporten i de nordiske byene sammenliknet med en del av de europeiske byene i utvalget. Kollektivtransporten i de nordiske hovedstedene har opplevd en positiv passasjerutvikling i perioden 1995 til 2004, med ca 4 prosent flere passasjerer i snitt (figur 6). Utviklingen har vært best i Oslo og Stockholm med nesten 10 prosent flere passasjerer. I både Oslo og Stockholm har dette vært en forlengelse av en positiv trend i passasjerutviklingen som startet i 1992. Oslo nådde en topp rundt 2001 før de opplevde en viss nedgang i passasjertallene. København har hatt den mest negative passasjerutviklingen med ca 7 prosent færre passasjerer sammenliknet med 1995, men det var en viss økning i passasjertallene i 2004.

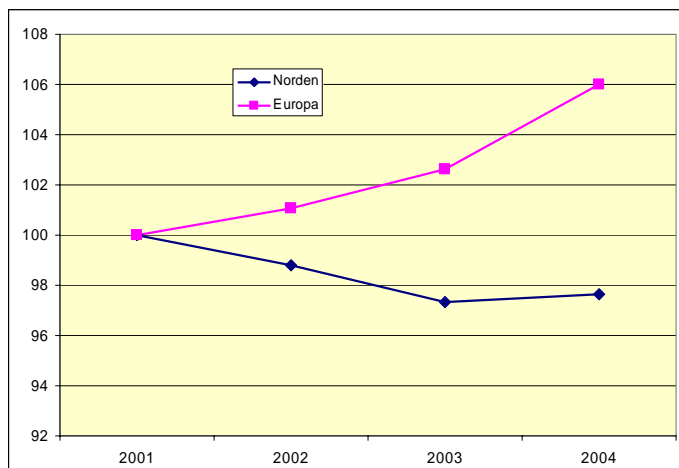


Figur 6: Utvikling i antall påstigende passasjerer (delreiser) 1995-2004 for de 4 nordiske hovedstedene

For alle disse byene har det vært en klar befolkningsvekst. Noe av passasjerøkningen skyldes derfor at trafikkgrunnlaget har økt. Korrigert for utviklingen i innbyggertall har bruken av kollektivtransport i snitt gått noe ned, med ca 4 prosent færre reiser per innbygger. Oslo og Stockholm har klart å holde på trafikantene ved at kollektivreiser pr innbygger er på samme nivå i 2004 som i 1995, mens folk i Helsingfors og København reiser ca 10 prosent mindre kollektivt enn i 1995.

Utviklingen frem til 2001 har vært langt mer positiv enn de siste 3 årene i perioden. Hovedgrunnen til den negative utviklingen i passasjertallene etter 2001 skyldes i hovedsak to forhold. For det første nådde bensinprisen en topp rundt 2000 for så å falle relativt kraftig de påfølgende årene. I tillegg er det foretatt relativt kraftige takstøkninger i alle disse byene etter 2001. Målt i faste priser har kollektivtakstene i disse byene økt med hele 15 prosent, mens antall kollektivreiser gikk ned med ca 5 prosent. Dette gir en priselastisitet på -0,3 som er omtrent det nivået som er funnet fra en rekke andre undersøkelser av kollektivtrafikantenes prisfølsomhet.

Vi har sammenliknet disse passasjertallene med utviklingen i noen utvalgte byområder i Europa (figur 7). Mens de nordiske byene har mistet drøyt 2 prosent av passasjerene har de europeiske byene økt antall passasjerer med 6 prosent. Dette viser at kollektivtransporten i de nordiske byene har svekket sin konkurransekraft etter 2001.



Figur 7: Utvikling i antall passasjerer 2001-2004 Europa og de 4 nordiske byene 2001=100

Kollektivtransportens markedspotensial og utfordringer framover

Denne rapporten har vist at kollektivtransporten i de nordiske hovedstedene er fullt på høyde med resten av Europa når det gjelder bruk av kollektivtransport. Men markedspotensialet og utfordringer framover vil i stor grad avhenge av rammebetingelsene for bilbruk og hvordan byene utvikles framover. Kollektivtransportens konkurransefortrinn ligger særlig for de sentrumsrettede reisene mens bilen vil dominere i de ytre områdene. Samtidig er det mye som tyder på at økt økonomisk vekst vil øke bruken av kollektivtransport, ikke minst i de største byene. Når folk får bedre råd vil det bli mer kino, teater og restaurantbesøk i sentrum, som betjenes best av kollektivtransporten. Men det vil også bli flere bilreiser til handlesentre og fritidsreiser i resten av byregionene, og denne økningen er større.

Denne todelte utviklingen betyr at kollektivtransporten i større grad må skille mellom de sentrumsrettede arbeids- og fritidsreisene og øvrige reiser i regionen. Utfordringen blir å satse der hvor potensialet er størst uten å svekke det øvrige tilbudet for mye. For klare det er det viktig at alle lokale myndigheter spiller på lag og legger til rette for en effektiv satsing på kollektivtransporten kombinert med en fornuftig bilbruk. Her har Oslo mye å lære fra andre byer i Europa.

Referanse:

Norheim, Bård 2006: *Kollektivtransport i nordiske byer - Markedspotensial og utfordringer framover Urbanet Analyse Rapport nr 2/2006*
www.urbanet.no